Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 3696

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8-95201-1582/52 V

Bonn, den 16. September 1952

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

In der Anlage 1 übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Bundesrat hat in seiner 90. Sitzung am 31. Juli 1952 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf die sich aus der Anlage 2 ergebenden Änderungen vorzuschlagen, im übrigen gegen den Entwurf keine Einwendungen zu erheben.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates ist aus der Anlage 3 ersichtlich.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Dr. Adenauer

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei Gebr. Scheur, Bonn
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30, und Wiesbaden, Nietzschestraße 1

Entwurf eines Gesetzes

über die Bundesanstalt für Flugsicherung

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Aufbau der Flugsicherung

(1) Zur Sicherung der Luftfahrt, insbesondere durch Luftverkehrskontrolle einschließlich Bewegungslenkung, Flugsicherungsberatung, Alarmdienst, Luftnachrichtenübermittlung und Luftnavigationshilfen wird die Bundesanstalt für Flugsicherung errichtet.

(2) Die Anstalt ist nicht rechtsfähig. Sie ist dem Bundesminister für Verkehr unterstellt. Sie besteht aus der Zentrale, den Flugsicherungsleitstellen, den Flugsicherungsstellen und weiteren Betriebsstellen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz der Anstalt.

(4) Bei der Durchführung der Aufgaben der Anstalt wirken die Unternehmer der zum Verkehr zugelassenen Flughäfen (Flughafenunternehmer) nach Maßgabe dieses Gesetzes mit.

§ 2

Aufgaben der Anstalt

(1) Aufgaben der Anstalt sind insbesondere:

1. Die Planung und die Erprobung von flugsicherungstechnischen Verfahren und Einrichtungen,
2. die Errichtung und die Unterhaltung von Flugsicherungsanlagen, soweit nicht die Flughafenunternehmer nach § 9 hierzu beitragen, und die Festsetzung entsprechender technischer Richtlinien auch für die Flughafenunternehmer,
3. die Beschaffung, der Einbau, die Wartung und Pflege der Geräte für den Flugsicherungsdienst,
4. die Abnahme und Überwachung der technischen Anlagen und Geräte des Flugsicherungsdienstes,
5. die Ausbildung des Personals für den Flugsicherungsdienst einschließlich der Ausstellung der vorgeschriebenen Befähigungszeugnisse für das Betriebspersonal, für das technische Personal der Anstalt sowie für das Bordpersonal von Luftfahrzeugen; die Ausbildung des hochfrequenztechnischen Personals der Flughafenunternehmer nach Maßgabe des § 9 Abs. 5,
6. die Sammlung und Bekanntgabe der Nachrichten für Luftfahrer einschließlich Herstellung und Herausgabe der Flugsicherungskarten,
7. die Prüfung und Überwachung von Flugsicherungs-Anlagen und Geräten in Bodenfahrzeugen sowie die Mitwirkung bei der Muster-, Stück- und Nachprüfung von Flugsicherungs-Ausrüstungen der Luftfahrzeuge,
8. die fachtechnische Mitwirkung bei Flugunfalluntersuchungen,
9. die Durchführung des Flugsicherungsbetriebsdienstes.

(2) Zum Flugsicherungsbetriebsdienst gehören insbesondere:

1. Die Luftverkehrskontrolle einschließlich der Bewegungslenkung im Luftraum und auf den Rollflächen der Flughäfen,
2. der Flugsicherungsberatungsdienst,
3. die Mitwirkung am Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge (Alarmdienst),

4. der Funk-, Fernsprech- und Fernschreibübermittlungsdienst für Flugsicherungszwecke,
5. der Betriebsdienst der Luftnavigationshilfen, einschließlich der Schlechtwetterlandeanlagen,
6. die Betätigung der Befeuerungs- und Signaleinrichtungen auf den Flughäfen und in deren Nahverkehrsbezirken.

(3) Die gesetzlichen Vorschriften über die Ausstellung von Flugfunkzeugnissen und die Verleihung der Befugnis zur Errichtung und zum Betrieb von Boden- und Luftfunkstellen durch den Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen bleiben unberührt.

§ 3

Aufbau der Anstalt

(1) Die Anstalt wird von dem Direktor geleitet.

(2) Bei der Anstalt wird ein Verwaltungsbeirat gebildet.

(3) Vor der Ernennung des Direktors ist der Verwaltungsbeirat zu hören.

(4) Der Aufbau der Anstalt wird durch die „Verwaltungsordnung für die Flugsicherung" geregelt, die der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung des Verwaltungsbeirats erläßt.

§ 4

Beamte und Angestellte der Anstalt

(1) Die Beamten der Anstalt sind unmittelbare Bundesbeamte. Oberste Dienstbehörde ist der Bundesminister für Verkehr.

(2) Vor der Ernennung der Beamten des höheren Dienstes sowie vor Einstellung und Entlassung von Angestellten der Vergütungsgruppen III und höher der Tarifordnung für Angestellte im öffentlichen Dienst (TO. A) ist der Verwaltungsbeirat zu hören.

(3) Die Leiter der Flugsicherungsstellen auf den Flughäfen werden nach Anhörung des Verwaltungsbeirats bestellt.

§ 5

Verwaltungsbeirat

(1) Der Verwaltungsbeirat der Anstalt besteht aus:

sechs Vertretern der Bundesministerien,
drei Vertretern des Bundesrates,
drei Vertretern der Flughafenunternehmer.

Die Bundesministerien, die im Verwaltungsbeirat vertreten sein sollen, werden von dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen festgelegt.

(2) Die Bundesminister bestimmen ihre Vertreter und berufen sie ab.

(3) Der Bundesrat bestimmt seine Vertreter und beruft sie ab. Die Amtszeit dieser Verwaltungsbeiratsmitglieder beträgt zwei Jahre. Erneute Bestimmung ist zulässig.

(4) Die Vertreter der Flughafenunternehmer werden auf Vorschlag des Verwaltungsrats der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen. Die Amtszeit dieser Verwaltungsbeiratsmitglieder beträgt zwei Jahre. Erneute Bestellung ist zulässig.

(5) Die Tätigkeit im Verwaltungsbeirat ist ehrenamtlich. Die Mitglieder des Verwaltungsbeirats erhalten Reisekostenvergütung nach dem Gesetz über Reisekostenvergütung der Beamten vom 5. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1067) und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften.

(6) Der Verwaltungsbeirat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzer und einen stellvertretenden Vorsitzer auf die Dauer von zwei Jahren.

§ 6

Aufgaben des Verwaltungsbeirats

Aufgabe des Verwaltungsbeirats ist es, die Anstalt bei der Durchführung ihrer Aufgaben zu unterstützen, insbesondere soll er die wirksame Zusammenarbeit aller an der Flugsicherung Beteiligten fördern und den Bundesminister für Verkehr und den Direktor der Anstalt außer in den in diesem Gesetz genannten Fällen (§ 3 Abs. 3 und 4, § 4 Abs. 2 und 3) in allen sonstigen wichtigen Fragen beraten.

§ 7

Sitzungen des Verwaltungsbeirats

(1) Der Verwaltungsbeirat tritt nach Bedarf zusammen. Er muß mindestens zweimal

im Jahr, davon einmal innerhalb von sechs Monaten nach Abschluß des Geschäftsjahres, zusammentreten.

(2) Die Sitzungen des Verwaltungsbeirats werden vom Vorsitzer oder bei seiner Verhinderung vom stellvertretenden Vorsitzer einberufen.

(3) Der Vorsitzer oder bei seiner Verhinderung der stellvertretende Vorsitzer hat den Verwaltungsbeirat außerdem einzuberufen, wenn der Bundesminister für Verkehr oder mindestens drei Mitglieder des Verwaltungsbeirats es beantragen.

§ 8

Gebühren

Für die Ausbildung von Flugsicherungspersonal und für die Ausstellung von Befähigungsnachweisen können Gebühren erhoben werden nach Maßgabe einer Gebührenordnung, die von dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen wird. Im übrigen bleiben die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts unberührt.

§ 9

Aufgaben und Lasten der Flughafenunternehmer

(1) Die Flughafenunternehmer wirken gemäß § 1 Abs. 4 in folgender Weise mit:

1. Sie errichten und unterhalten nach den technischen Richtlinien der Anstalt auf ihren Flughäfen alle ortsfesten Anlagen und Einrichtungen für den Flugsicherungsdienst, die zur Sicherung des Start- und Landevorganges und zur Streckensicherung dienen und stellen die hierfür erforderlichen Grundstücke zur Verfügung; außerhalb der Flughäfen gilt dies nur, soweit die ortsfesten Anlagen und Einrichtungen ganz oder überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorganges dienen;
2. auf Anforderung der Anstalt bauen sie die Flugsicherungsgeräte der Anstalt nach deren technischen Vorschriften in die im Absatz 1 Nr. 1 genannten Anlagen und Einrichtungen ein, warten und pflegen sie;
3. sie liefern Strom, Wasser und Heizung für die Flugsicherung;
4. sie stellen die für die Flugsicherungsbetriebsdienste von der Anstalt für erforderlich gehaltenen Räume zur Benutzung zur Verfügung;
5. auf Anforderung der Anstalt stellen sie ihre Kasse als Zahlstelle für das Personal der Anstalt zur Verfügung. Die Vorschriften der Reichskassenordnung und der dazu ergangenen Durchführungsvorschriften bleiben unberührt.

(2) Zu den ortsfesten Anlagen und Einrichtungen gehören Gebäude, Kabelverbindungen und Masten, jedoch nicht die eingebauten Flugsicherungsgeräte. Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen, die überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorganges dienen, sind insbesondere der Kontrollturm mit Sende- und Empfangsanlage, die Schlechtwetterlandeanlage mit Einflugzeichen, das Ansteuerungsfunkfeuer, die Peilanlage. Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen, die ganz oder überwiegend der Streckensicherung dienen, sind insbesondere die Leitstrahlfunkfeuer, Wartefunkfeuer, Drehfunkfeuer, Meldepunktfunkfeuer, Rundstrahlfunkfeuer und die Rohrpostanlagen.

(3) Die Kosten, die sich aus der Erfüllung der Leistungen zu Absatz 1 Nr. 1 ergeben, tragen die Flughafenunternehmer nur, wenn die Anlagen überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorganges dienen. Soweit sie überwiegend der Streckensicherung dienen, werden die Kosten vom Bund getragen. Die Aufwendungen für die Leistungen gemäß Absatz 1 Nr. 2, 3 und 5 werden den Flughafenunternehmern vom Bund erstattet. Für die nach Absatz 1 Nr. 4 zur Verfügung gestellten Räume kann der Flughafenunternehmer von der Anstalt eine angemessene Miete verlangen.

(4) Wird bei einer künftigen Genehmigung von Luftfahrtgeländen das Bedürfnis für das Vorhandensein einer Flugsicherung von dem Bundesminister für Verkehr nicht anerkannt, so hat der Unternehmer alle Kosten zu tragen, die der Bundesanstalt für Flugsicherung dadurch entstehen, daß auf seinen besonderen Antrag eine Flugsicherung eingerichtet, unterhalten und betrieben wird.

(5) Das für Arbeiten an hochfrequenztechnischem Flugsicherungsgerät bestimmte Personal der Flughafenunternehmer muß bei der Anstalt ausgebildet sein. Die Beurteilung der Anstalt ist für die Verwendung in diesem Dienst maßgebend.

§ 10

Durchführungsvorschriften

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu regeln:

1. Art, Umfang und Beschaffenheit der Anlagen, Einrichtungen und Geräte der Flugsicherung an Bord und am Boden,
2. Art und Durchführung der Flugsicherung an Bord und am Boden,
3. Erwerb und Ausstellung von Befähigungszeugnissen für die Ausübung der Flugsicherung an Bord und am Boden.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie auf den Grundsätzen internationaler Luftnavigation oder auf Normen, Verfahren und Empfehlungen der Internationalen Zivilen Luftfahrt-Organisation (ICAO) beruhen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(4) Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften, die sich auf Art und Beschaffenheit der funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräte der Flugsicherung an Bord von Flugzeugen und am Boden beziehen, sind im Benehmen mit dem Herrn Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen zu erlassen.

§ 11

Inkrafttreten und Aufhebung früheren Rechts

Dieses Gesetz tritt am
in Kraft. Gleichzeitig tritt das Gesetz über die Reichsluftfahrtverwaltung vom 15. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1077) außer Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Der Begriff der Flugsicherung hat sich im Laufe der Zeit gewandelt. Ursprünglich verstand man unter Flugsicherung alle Einrichtungen und Betriebsdienste der Bodenorganisation, die dazu bestimmt waren, die Betriebssicherheit und Regelmäßigkeit des Luftverkehrs zu fördern. Danach gehörten zur Flugsicherung nicht nur die Fernmelde-, Funknavigations- und Befeuerungsdienste mit ihren Einrichtungen, sondern auch der Flugwetterdienst. In der späteren Entwicklung wurde der Flugwetterdienst mit dem allgemeinen Wetterdienst verbunden und gehört seitdem nicht mehr zum Begriff der Flugsicherung. Das vorliegende Gesetz regelt die Flugsicherung in diesem engeren Sinne ohne den Wetterdienst. Rechtlich ist die Flugsicherung, insbesondere der Fernmelde- und Peildienst sowie die Anwendung von Sichtzeichen der Tätigkeit der Staatslotsen und der Seezeichenverwaltung vergleichbar. Die hauptsächlich durch die auf den Flughäfen befindlichen Funkstellen ausgeübte Flugsicherung wurde im Jahre 1927 einheitlich in der durch Verordnung des Reichspräsidenten vom 23. Juli 1927 (Reichsgesetzbl. I S. 237) errichteten „Zentralstelle für Flugsicherung" zusammengefaßt. Die Zentralstelle für Flugsicherung, die dem Reichsverkehrsministerium nachgeordnet war, wurde im Februar 1933 in das Reichsamt für Flugsicherung umgewandelt und dem Reichskommissar für die Luftfahrt unterstellt. Die Rechtsgrundlage hierfür wurde nachträglich durch das Gesetz über die Reichsluftfahrtverwaltung vom 15. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1077) geschaffen. Im November 1934 wurde das Reichsamt für Flugsicherung in das Reichsamt für Wetterdienst umgewandelt und die Flugsicherung in das Reichsluftfahrtministerium eingegliedert. Von diesem Zeitpunkt an lag die Leitung der Reichsflugsicherung bei dem „Amt für zivile Luftfahrt" des Reichsluftfahrtministeriums. Das Reichsflugsicherungsnetz bildete einen Teil der europäischen Flugsicherungsorganisation. Sämtliche Systeme und Betriebsverfahren des Flugsicherungsdienstes wiesen

weitgehende Einheitlichkeit auf. Die Internationale Fernmeldebetriebsordnung (I.B.O.) sowie die danach aufgestellte Fernmeldebetriebsordnung (F.B.O.) waren die Grundlage für den Flugsicherungsbetriebsdienst.

Nach 1945 schufen die Alliierten für den allmählich über Deutschland neu entstehenden ausländischen Luftverkehr eigene Flugsicherungsdienste. Das vorliegende Gesetz soll die rechtliche und verwaltungsmäßige Grundlage für die Übernahme der alliierten Flugsicherungsdienste durch die Bundesrepublik schaffen.

Das Gesetz geht auf Vorschläge zurück, die von einem Fachausschuß der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. ausgearbeitet worden sind. Dem Ausschuß gehörten Vertreter der Länder, der Flughäfen und Fachleute des Flugsicherungsdienstes sowie der einschlägigen Industrie an.

Für die Organisation der Flugsicherung sind folgende Möglichkeiten erwogen worden:

1. Die Errichtung einer Bundesoberbehörde nach Art. 87 Abs. 3 Satz 1 GG,
2. die Angliederung des Flugsicherungsdienstes in Form einer Betriebsabteilung an die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.,
3. die Errichtung einer bundesunmittelbaren Anstalt des öffentlichen Rechts nach Art. 87 Abs. 3 Satz 1 GG.
   a) mit Rechtspersönlichkeit und einem beschließenden Verwaltungsrat,
   b) ohne Rechtspersönlichkeit und einem beratenden Verwaltungsbeirat.

Der vorliegende Gesetzentwurf hat von der letzten Möglichkeit Gebrauch gemacht, weil sowohl eine Bundesoberbehörde als rein staatliche Stelle als auch eine Betriebsabteilung der Flughafenunternehmer als privatwirtschaftliche Einrichtung dem bei der Flugsicherung besonders gearteten Zusammenwirken staatlicher Stellen mit privatwirtschaftlichen Einrichtungen nicht genügend gerecht werden.

Von den danach verbleibenden möglichen Anstaltsformen ist die einer bundesunmittelbaren Anstalt ohne Rechtspersönlichkeit gewählt worden, weil die Flugsicherung überwiegend hoheitlich ist und außerdem folgende Gründe dafür sprechen:

Eine bundesunmittelbare Anstalt trägt sowohl dem innerstaatlich überregionalen als auch dem internationalen Charakter der Flugsicherung Rechnung. Innerstaatlich überregional ist die Flugsicherung, weil ihre Maßnahmen sich ohne Rücksicht auf Ländergrenzen über das gesamte Bundesgebiet erstrecken. International ist die Flugsicherung, weil es im internationalen Luftverkehr praktisch unumgänglich ist, die internationalen Flugsicherungsvorschriften und Empfehlungen einheitlich anzuwenden. Die Zuständigkeit des Bundes hierfür ergibt sich für das Gebiet der überregionalen Verwaltungsakte aus der Natur der Sache und für internationale Angelegenheiten aus Art. 32 GG. Beide Zuständigkeiten sind sachlich miteinander untrennbar verbunden.

Eine nicht rechtsfähige Bundesanstalt entspricht zudem in besonderem Maße der finanziellen Beteiligung des Bundes. Dieser hat von den Kosten, die der Anstalt voraussichtlich im Haushaltsjahr 1952 entstehen, etwa 15 Millionen DM zu tragen, während die Flughafenunternehmer weniger als 600 000 DM beisteuern (im einzelnen s. Anlage).

Das Gesetz stützt sich auf Art. 73 Nr. 6 und Art. 87 Abs. 3 GG.

B. Die einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 Abs. 1:

Einen einheitlichen internationalen Begriff „Flugsicherung" gibt es nicht. Dagegen verwenden die Bestimmungen der International Civil Aviation Organization (ICAO) folgende einzelne Begriffe:

Annex 11:

Air Traffic Control Service,
Flight Information Service,
Alerting Service.

Annex 10:

Aeronautical Telecommunications,
Air Navigation Aids.

Wegen der praktischen Notwendigkeit der Anwendung und Einhaltung der ICAO-Bestimmungen erscheint die Übernahme dieser Begriffe schon aus Gründen der Klarheit und Einheitlichkeit zweckmäßig.

Zu § 1 Abs. 2:

Die Flugsicherungsleitstellen befinden sich auf einigen, die Flugsicherungsstellen auf allen Flughäfen. Weitere Betriebsstellen befinden sich außerhalb der Flughäfen (z. B. Decca-Navigationskette).

Zu § 1 Abs. 3:

Der Sitz der Anstalt muß nach der sachlichen Notwendigkeit einer möglichst zentralen Lage innerhalb der Bundesrepublik und dem Vorhandensein der für die Anstalt notwendigen umfangreichen technischen Anlagen und Einrichtungen bestimmt werden. Nach Lage der Verhältnisse kommt hierfür voraussichtlich nur der Raum Frankfurt in Betracht.

Zu § 1 Abs. 4:

Hier ist der Leitgedanke des Gesetzes zum Ausdruck gebracht. Die sich aus der Notwendigkeit der Sicherung des Start- und Landevorganges auf den Flughäfen ergebende räumliche Verbundenheit der Flugsicherungsstellen mit den Flughäfen bedingt eine weitgehende betriebliche und personelle Vereinigung, um so mit möglichst wenig materiellen Mitteln und geringem Personalaufwand einen höchstmöglichen Nutzeffekt zu erzielen.

Zu § 2:

Hier sind die wichtigsten Aufgaben für die Flugsicherung (s. Definition im § 1 Abs. 1) aufgeführt. Durch das Wort „insbesondere“ ist klargestellt, daß die Aufstellung nicht erschöpfend ist, sondern erweitert oder geändert werden kann. Dies ist notwendig, weil die Entwicklung der Flugsicherungstechnik ständig im Fluß ist.

Zu § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 6:

Hier ist hervorzuheben, daß die Fassung in Übereinstimmung mit der Fassung der ICAO-Bestimmungen gewählt worden ist. Das gilt insbesondere von dem Begriff „Rollflächen“ in Nr. 1.

Zu § 3 Abs. 1 und 2:

Der Aufbau der Anstalt ergibt sich aus der Rechtsform der Anstalt ohne Rechtspersönlichkeit.

Zu § 3 Abs. 3 und 4:

Die Notwendigkeit der Anhörung des Verwaltungsbeirats vor der Ernennung des Direktors und dem Erlaß der Verwaltungsordnung ist besonders aufgenommen, um die enge Zusammenarbeit mit den im Verwaltungsbeirat vertretenen Beteiligten, insbesondere den Ländern und Flughafenunternehmern, zu betonen.

Zu § 4 Abs. 1 und 2:

Für die Anhörung des Verwaltungsbeirats vor der Ernennung der Beamten und vor der Einstellung und Entlassung der Angestellten gilt das gleiche wie zu § 3 Abs. 3 und 4.

Zu § 4 Abs. 3:

Die Bestellung der Leiter der Flugsicherungsstellen der Anstalt soll nach Anhörung des Verwaltungsbeirats erfolgen, um besonders günstige personelle Vorbedingungen für die Zusammenarbeit mit den Flughafenunternehmern (s. § 1 Abs. 4) zu schaffen.

Zu § 5:

Die Zusammensetzung des Verwaltungsbeirates soll eine Vertretung aller an der Flugsicherung hauptsächlich beteiligten Stellen gewährleisten. Dabei ist im Interesse einer guten und möglichst engen Zusammenarbeit eine der Beteiligung der Bundesministerien entsprechende Beteiligung der Länder und Flughafenunternehmer vorgesehen.

Trotzdem die Länder nur mittelbar über die Flughafenunternehmer neben den Gemeinden und z. T. auch dem Bund beteiligt sind, ist ihre besondere Vertretung im Verwaltungsbeirat in demselben Maße wie bei den unmittelbar an den Kosten beteiligten Flughafenunternehmern vorgesehen, um ihre wertwolle Mitarbeit neben diesen sicherzustellen.

Zu § 6:

Hier ist zum Ausdruck gebracht, daß der Verwaltungsbeirat bei der verantwortungsvollen Durchführung der Aufgabe der Flugsicherung wirksam mitwirken soll, und zwar als beratendes Organ sowohl des Bundesministers für Verkehr als auch des Direktors der Anstalt.

Zu § 7:

Die Bedeutung der Mitwirkung des Verwaltungsbeirats wird besonders dadurch gekennzeichnet, daß er nicht nur nach Bedarf zusammentreten soll, sondern regelmäßig mindestens zweimal im Jahr und dann, wenn

der Bundesminister für Verkehr oder drei Mitglieder es beantragen.

Zu § 8:

Die Leistungen der Flugsicherung erfolgen entsprechend der internationalen Übung ohne Gebühren. Die Beteiligung des Bundesministers der Finanzen bei Erlaß einer besonderen Gebührenordnung für Ausbildungzwecke ist aus finanziellen Gründen gerechtfertigt. Das Interesse des Bundesministers für Wirtschaft ist durch die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts gewahrt.

Eine Zustimmung des Bundesrates wird wegen der geringen Bedeutung der Sache nicht für erforderlich gehalten.

Zu § 9:

Der im § 1 Abs. 4 enthaltene Leitgedanke der Mitwirkung der Flughafenunternehmer bei der Flugsicherung wird im § 9 näher erläutert. Hier wird genau umrissen, welche Aufgaben den Flughafenunternehmern im Rahmen der im § 2 des Gesetzes bezeichneten Aufgaben der Anstalt zufallen und welche Kosten sie zu tragen haben. Bei der Aufgabenzuteilung ist von den auf den Flughäfen gegebenen Verhältnissen ausgegangen worden. Die Flughafenunternehmer sollen auf den Flughäfen selbst sämtliche ortsfesten Anlagen und Einrichtungen sowohl für die Sicherung des Start- und Landevorganges als auch zur Streckensicherung errichten und unterhalten und die entsprechenden Grundstücke hierfür zur Verfügung stellen. Dagegen sollen sie Kosten hierfür nur insoweit tragen, als die Anlagen und Einrichtungen zur Sicherung des Start- und Landevorganges dienen, d. h. also, soweit sie in natürlichem Zusammenhang mit ihrer Aufgabe als Flughafen zusammenhängen. Auf Anforderung der Anstalt können die Unternehmer ferner die Flugsicherungsgeräte, die ausnahmslos der Anstalt gehören, einbauen, warten und pflegen, soweit Kostenersparnisse dadurch erzielt werden, daß durch die vorgenannten beiden Aufgaben der Einsatz besonderen bau- und betriebstechnischen Personals der Anstalt und eigene Werkstätten zum Bau und zur Unterhaltung sowie Wartung und Pflege erspart wird.

Für die Lieferung von Strom, Wasser und Heizung sind den Flughafenunternehmern von der Anstalt nur die tatsächlichen Aufwendungen zu erstatten. Für die Zurverfügungstellung von Räumen kann der Flughafenunternehmer eine angemessene Miete verlangen. Die mögliche Inanspruchnahme der Kasse des Flughafenunternehmers als Zahlstelle für die Anstalt erfolgt aus Gründen der Kostenersparnis.

Mit der Vorschrift des § 9 Abs. 4 soll erreicht werden, daß der Bund nicht belastet wird, wenn Flugsicherungsanlagen errichtet und betrieben werden, deren Bedürfnis er nicht anerkannt hat.

Soweit hochfrequenztechnisches Flugsicherungspersonal der Flughafenunternehmer in Betracht kommt, ist die Anstaltsausbildung notwendig, weil die Tätigkeit eine besondere Befähigung erfordert.

Wegen der Inanspruchnahme der sozialen Einrichtungen des Flughafenunternehmers durch das auf den Flughäfen beschäftigte Personal der Anstalt und deren Unterstellung unter die Hausordnung wird eine besondere Vereinbarung mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. getroffen werden.

Zu § 10 Abs. 2:

Die Zustimmung des Bundesrates ist in den Fällen unnötig, in denen der Erlaß von Rechtsverordnungen auf Grund internationaler Notwendigkeiten, einheitlich zu verfahren, zwingend ist.

Zu § 10 Abs. 3:

Die Zulässigkeit zum Erlaß der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften ergibt sich aus Art. 86 GG. Da der Verwaltungsbeirat gemäß § 3 Abs. 4 vor dem Erlaß der Verwaltungsordnung als der wichtigsten Verwaltungsvorschrift zu hören ist und die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften vorwiegend technischen und internationalen Charakter haben, erübrigt sich eine Zustimmung des Bundesrats. Die Beteiligung des Bundesministers der Finanzen ist aus finanziellen Gründen gerechtfertigt.

Zu § 10 Abs. 4:

Die Aufnahme dieser Bestimmung soll gewährleisten, daß vorhandene Einrichtungen des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen im Interesse sparsamer Wirtschaftsführung und technisch zweckentsprechend ausgenutzt werden.

Übersicht
über die Verteilung der voraussichtlichen Kosten zwischen der Bundesanstalt für Flugsicherung und den Flughafenunternehmern für das Haushaltsjahr 1952

1. **Kosten des Bundes**

Personalausgaben	etwa	5 000 000 DM
Sachausgaben	etwa	1 000 000 DM
Allgemeine Ausgaben	etwa	4 000 000 DM
Einmalige Ausgaben	etwa	5 000 000 DM
Gesamtkosten zu 1.	etwa	15 000 000 DM

2. **Kosten der Flughafenunternehmer**
(Mittelbare Beteiligung von Ländern und Gemeinden und zum Teil des Bundes)

a) einmalige Gestehungskosten	etwa	515 000 DM
b) Unterhaltung	etwa	80 000 DM
zusammen	etwa	595 000 DM
c) Rückeinnahmen aus Mieten	etwa	31 500 DM
Gesamtkosten zu 2.	etwa	563 500 DM

Änderungsvorschläge des Bundesrates

zum Entwurf eines Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung

1. § 2:

In Abs. 1 Nr. 2 werden die Worte „und die Festsetzung entsprechender technischer Richtlinien auch für die Flughafenunternehmer“, gestrichen.

Begründung:

Die Festsetzung dieser Richtlinien ist entweder eine innere Angelegenheit der Anstalt, die insoweit ausdrücklicher Erwähnung nicht bedarf, oder Sache des Bundesministers für Verkehr gemäß § 10 des Entwurfs.

2. Das Wort und der Wortteil „Verwaltungsbeirat“ werden in § 3 Abs. 2 und in den nachfolgenden Bestimmungen jeweils durch das Wort „Verwaltungsrat“ ersetzt.

Begründung:

Die Funktionen des beratenden Gremiums sind insbesondere nach der Neufassung des § 6 so gestaltet, daß dieses Gremium die Bezeichnung als Verwaltungsrat verdient.

3. § 4:

In Absatz 3 werden vor dem letzten Wort folgende Worte eingefügt: „und im Benehmen mit den Flughafenunternehmern“.

Begründung:

Es erscheint angemessen, nicht nur den Verwaltungsrat, sondern jeden einzelnen beteiligten Flughafenunternehmer zu hören.

4. § 5:

a) Nach Abs. 4 wird folgender neuer Absatz 5 eingefügt:

„(5) Die vom Bundesrat und den Flughafenunternehmern benannten Vertreter sollen nicht dem gleichen Lande angehören.“

Abs. 5 und 6 werden Abs. 6 und 7.

b) Als neuer Abs. 8 wird eingefügt:

„(8) Bei den Entschließungen des Verwaltungsrats entscheidet einfache Stimmenmehrheit.“

Begründung:

Durch den Ausschluß einer regionalen Häufung von Verwaltungsratssitzen soll die Berücksichtigung möglichst vieler Länder erreicht werden. Durch das Gebot der Beschlußfassung nach Stimmenmehrheit soll eine Ablehnung von Anträgen der Vertreter regionaler Interessen bei Stimmengleichheit vermieden werden.

5. § 6 erhält folgende Fassung:

„§ 6

Aufgaben des Verwaltungsrats

(1) Aufgabe des Verwaltungsrats ist es, bei der Durchführung der Aufgaben der Anstalt, insbesondere bei der Einsatzplanung der nach § 9 die Flughäfen betreffenden Flugsicherungsanlagen mitzuwirken. Er soll die wirksame Zusammenarbeit aller an der Flugsicherung Beteiligten gewährleisten und den Bundesminister für Verkehr sowie den Direktor der Anstalt außer

den in diesem Gesetz genannten Fällen (§ 3 Abs. 3 und 4, § 4 Abs. 2 und 3) in allen sonstigen wichtigen Fragen beraten.

(2) Will der Bundesminister für Verkehr von den Vorschlägen des Verwaltungsrats abweichen, so wird er sich vor seiner Entscheidung mit dem Verwaltungsrat erneut ins Benehmen setzen."

Begründung:

Die Neufassung soll der Stärkung der Funktionen des Verwaltungsrats dienen und diese insbesondere auf die Maßnahmen nach § 9 Abs. 4 ausdehnen. Absatz 2 soll dem Zwang zur Zusammenarbeit zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Verwaltungsrat dienen.

6. § 9:

a) Abs. 1 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„4. sie stellen die für die Flugsicherungsbetriebsdienste erforderlichen Räume zur Verfügung;"

b) In Abs. 3 Satz 1 wird das Wort „wenn" ersetzt durch das Wort „soweit".

7. § 10:

In Abs. 4 wird das Wort „Herrn" gestrichen.

Begründung:

Redaktionelle Verbesserungen.

Stellungnahme der Bundesregierung

zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung

Der Bundesrat hat in seiner 90. Sitzung am 31. Juli 1952 zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung mehrere Abänderungsvorschläge gemacht, zu denen wie folgt Stellung genommen wird:

I.

Zu Ziffern 1, 3, 4, 6 und 7 der Abänderungsvorschläge:

Den Wünschen des Bundesrates wird entsprochen.

II.

Zu Ziffer 2:

Der vorgeschlagenen Abänderung wird nicht zugestimmt. Ein Verwaltungsrat hat nach feststehender Terminologie beschließende, ein Verwaltungsbeirat dagegen beratende Funktionen. Aus der vom Bundesrat unter Ziffer 5 vorgeschlagenen Neufassung des § 6 ist nicht ersichtlich, ob sich die Tätigkeit des Verwaltungsrats auf Beratung beschränken soll, in welcher Weise also die Mitwirkung gedacht ist und wie er eine wirksame Zusammenarbeit aller an der Flugsicherung Beteiligten gewährleisten soll. Eine Erweiterung der Funktionen des Verwaltungsbeirats über beratende Aufgaben hinaus erscheint weder erforderlich noch zweckmäßig. Eine Abänderung der Bezeichnung Verwaltungsbeirat in Verwaltungsrat ist daher nicht begründet.

Zu Ziffer 5:

Den vorgeschlagenen Abänderungen wird nicht zugestimmt. Eine Erweiterung der Funktionen des Verwaltungsbeirats ist, wie unter Ziffer 2 dargelegt, nicht begründet. Nach § 6 der Regierungsvorlage erstreckt sich seine Tätigkeit auf Beratung in allen wichtigen Fragen, auch auf die Maßnahmen nach § 9, so daß es aus diesem Grunde keiner Änderung bedarf. Die vorgeschlagene Abänderung des Absatzes 2 würde zu einer unnötigen Erschwerung führen, da durch ein nochmaliges Benehmen keine Verpflichtung zu anderweitiger Entscheidung entsteht.